Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
PAOLO MENGOZZI
prednesené 17. septembra 2015 [1]

Vec C-205/14

Európska komisia
proti

Portugalskej republike

„Nesplnenie povinnosti členským štátom — Letecká doprava — Nariadenie (EHS) č. 95/93 — Prideľovanie prevádzkových intervalov na letiskách Spoločenstva — Článok 4 ods. 2 písm. b) — Nezávislosť koordinátora — Pojem ‚zainteresovaná strana' — Riadiaci orgán letiska — Funkčné oddelenie — Systém financovania"

1. V prejednávanej veci Európska komisia podala na Súdny dvor na základe článku 258 druhého odseku ZFEÚ žalobu o určenie, že Portugalská republika si tým, že nezabezpečila funkčnú a finančnú nezávislosť koordinátora prevádzkových intervalov, nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článku 4 ods. 2 nariadenia Rady (EHS) č. 95/93 z 18. januára 1993 o spoločných pravidlách prideľovania prevádzkových intervalov na letiskách spoločenstva [2].

2. Keď je letisko nachádzajúce sa na území členského štátu preťažené, teda keď je jeho kapacita nedostatočná do takej miery, že sa nedá zabrániť značným meškaniam, článok 3 ods. 5 nariadenia č. 95/93 ukladá tomuto štátu povinnosť určiť toto letisko ako „koordinované" letisko. Podľa článku 2 písm. g) nariadenia č. 95/93 koordinované letisko je letisko, na ktorom leteckí dopravcovia môžu pristáť a vzlietnuť z neho iba vtedy, ak im bol pridelený prevádzkový interval, ktorý je definovaný v článku 2 písm. a) tohto nariadenia ako povolenie používať plnú infraštruktúru letiska nevyhnutnú na pristátie a vzlet v stanovený deň a hodinu.

3. Členský štát zodpovedný za koordinované letisko vymenuje fyzickú alebo právnickú osobu, ktorá vykonáva funkciu „koordinátora". Podľa článku 4 ods. 5 a 6 nariadenia č. 95/93 tento koordinátor prideľuje prevádzkové intervaly leteckým dopravcom a v spolupráci s riadiacim orgánom letiska zabezpečuje, že činnosti leteckých dopravcov sú v súlade s prevádzkovými intervalmi, ktoré im boli pridelené. Článok 4 ods. 2 nariadenia č. 95/93 ukladá členskému štátu povinnosť zabezpečiť nezávislosť koordinátora.

1 — Jazyk prednesu: francúzština.

2 — Ú. v. ES L 14, s. 1; Mim. vyd. 07/002, s. 3.

4. V prejednávanej veci Komisia vytýka Portugalskej republike, že nezabezpečila nezávislosť koordinátora. Hoci Súdny dvor sa už zaoberal nezávislosťou iných vnútroštátnych orgánov poverených uplatňovaním práva Únie v členských štátoch, ako napríklad orgánu povereného správou železničnej infraštruktúry [3] alebo orgánu dozoru nad spracovaním osobných údajov [4], ešte nikdy mu nebola položená otázka týkajúca sa nezávislosti koordinátora letiska. V tomto prípade teda bude musieť spresniť, za akých podmienok možno koordinátora letiska považovať za nezávislého.

I – **Právny rámec**

A – *Právo Únie*

5. Druhé odôvodnenie nariadenia č. 95/93 uvádza, že „prideľovanie prevádzkových intervalov na preplnených letiskách by malo byť založené na neutrálnych, transparentných a nediskriminačných pravidlách“.

6. Piate odôvodnenie nariadenia č. 95/93 spresňuje, že „členský štát zodpovedný za koordinované letisko by mal zabezpečiť [zabezpečí – *neoficiálny preklad*] menovanie koordinátora, neutralita ktorého by mala byť [je – *neoficiálny preklad*] nesporná“.

7. Článok 4 ods. 2 nariadenia č. 95/93 vo svojom pôvodnom znení stanovoval, že „členský štát zabezpečí, aby koordinátor vykonával svoje povinnosti ako nezávislý, v súlade s týmto nariadením“.

8. Nariadenie č. 95/93 bolo zmenené a doplnené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 793/2004 z 21. apríla 2004, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Rady (EHS) 95/93 o spoločných pravidlách prideľovania prevádzkových intervalov na letiskách spoločenstva [5]. Na zjednodušenie budem nariadenie č. 95/93, ktoré bolo zmenené a doplnené naradením č. 793/2004, ďalej označovať ako „nariadenie č. 95/93 v znení zmien a doplnení“.

9. Článok 4 ods. 2 písm. b) nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení po svojej zmene vykonanej nariadením č. 793/2004 stanovuje, že „členský štát zodpovedný za letisko s možným plánovaním letov alebo koordinované letisko zabezpečí nezávislosť koordinátora na koordinovanom letisku funkčným oddelením koordinátora od akejkoľvek zainteresovanej strany. Systém financovania koordinátorových činnosti musí byť taký, aby bolo zaručené jeho nezávislé postavenie“. Odôvodnenie 6 nariadenia č. 793/2004 odôvodňuje túto zmenu takto:

„… na koordinovaných letiskách hrá koordinátor ústrednú úlohu v koordinačnom procese. Preto by koordinátori mali byť plne nezávislí a ich zodpovednosť by mala byť podrobne stanovená“.

3 — Rozsudky Komisia/Rakúsko, C-555/10, EU:C:2013:115; Komisia/Nemecko, C-556/10, EU:C:2013:116; Komisia/Francúzsko, C-625/10, EU:C:2013:243; Komisia/Slovinsko, C-627/10, EU:C:2013:511; Komisia/Luxembursko, C-412/11, EU:C:2013:462 a Komisia/Taliansko, C-369/11, EU:C:2013:636.

4 — Rozsudky Komisia/Nemecko, C-518/07, EU:C:2010:125; Komisia/Rakúsko, C-614/10, EU:C:2012:631, a Komisia/Maďarsko, C-288/12, EU:C:2014:237.

5 — Ú. v. ES L 138, s. 50; Mim. vyd. 07/008, s. 171.

10. Oznámenie Komisie z 30. apríla 2008 Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov o uplatňovaní nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení[6] (ďalej len „oznámenie z roku 2008“) spresňuje pôsobnosť článku 4 ods. 2 písm. b) nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení. Podľa bodu 1 tretieho a štvrtého odseku oznámenia z roku 2008:

„Komisia je toho názoru, že toto funkčné oddelenie okrem iného znamená, že koordinátor koná nezávisle od riadiaceho orgánu letiska, poskytovateľa služieb či akéhokoľvek leteckého dopravcu prevádzkujúceho lety z daného letiska, neprijíma od neho nijaké pokyny a nie je povinný mu podávať správy.

Komisia sa ďalej domnieva, že systém financovania činnosti koordinátora by mal byť stanovený tak, aby bol koordinátor finančne nezávislý na akejkoľvek strane, ktorej sa jeho činnosť priamo týka alebo má na jeho činnosti záujem. Je preto nevyhnutné, aby koordinátor viedol oddelené účtovníctvo a rozpočet a nebol pri financovaní svojej činnosti odkázaný výlučne na riadiaci orgán letiska, poskytovateľa služieb ani na žiadneho [alebo jediného – *neoficiálny preklad*] leteckého dopravcu“.

B – *Portugalské právo*

11. Článok 3 ods. 1 zákonného dekrétu č. 109/2008[7] určuje ako koordinované letiská letisko v Lisabone, letisko v Porte a letisko na Madeire. Článok 3 ods. 2 toho istého dekrétu ako koordinované letisko určuje letisko vo Fare (Portugalsko), ale iba počas obdobia od poslednej marcovej nedele do poslednej októbrovej soboty.

12. Článok 1 ods. 2 zákonného dekrétu č. 109/2008 označuje za národného koordinátora spoločnosť ANA, Aeroportos de Portugal, S.A. (ďalej len „ANA“).

13. Článok 5 zákonného dekrétu č. 109/2008 sa zaoberá nezávislosťou koordinátora. Podľa tohto ustanovenia:

„1. Pri výkone svojich funkcií národného sprostredkovateľa a koordinátora pre prideľovanie prevádzkových intervalov spoločnosť [ANA] dbá na to, aby táto činnosť bola vďaka vhodnému oddeleniu nezávislá od jej činnosti riadiaceho orgánu letiska.

2. Na účely ustanovení predchádzajúceho odseku spoločnosť [ANA] zabezpečuje túto nezávislosť, prinajmenšom na funkčnej úrovni, a vedie vlastné účtovníctvo pre činnosti spojené s koordináciou prevádzkových intervalov, ktoré je dôsledne oddelené od účtovníctva ostatných činností.“

14. Článok 11 zákonného dekrétu č. 109/2008 upravuje zavedenie poplatku za pridelenie prevádzkových intervalov v prospech spoločnosti ANA. Podľa tohto článku 11:

„1. Za využívanie služieb koordinácie a prideľovania prevádzkových intervalov sa ako protihodnota platí poplatok za pridelenie prevádzkových intervalov, ktorý sa vyberá za pohyb lietadla spolu s pristávacími poplatkami a poplatkami za vzlietnutie a ktorého výšku stanovuje nariadenie ministra zodpovedného za civilné letectvo.

…

3. Poplatok uvedený v odseku 1 je príjmom spoločnosti [ANA].“

6 — KOM(2008) 227 v konečnom znení.

7 — *Diário da República*, 1. séria, č. 122 z 26. júna 2008, s. 3965.

II – **Konanie pred podaním žaloby**

15. Spoločnosť ANA bola zriadená ako verejnoprávny podnik v roku 1979. Neskôr došlo zákonným dekrétom č. 404/98 z 18. decembra 1998 k zmene jej právnej formy na akciovú spoločnosť a na obdobie štyridsiatich rokov jej bola udelená koncesia na letiskové služby pomoci civilnému letectvu vo verejnom záujme na letiskách v Lisabone, Porte, na Madeire a vo Fare. Uznesením Rady ministrov z 28. decembra 2012 [8] došlo k privatizácii spoločnosti ANA: štát previedol celé základné imanie ANA na spoločnosť Vinci-Concessions SAS.

16. Spoločnosť ANA po svojom určení za koordinátora letísk v Lisabone, Porte, na Madeire a vo Fare zákonným dekrétom č. 109/2008 zriadila internú divíziu poverenú ich koordináciou Divisão de Coordenação Nacional de Slots (Divízia pre koordináciu prevádzkových intervalov) (ďalej len „DCNS“).

17. Komisia mala pochybnosti o nezávislosti DCNS, ktorá vykonáva funkciu koordinátora na týchto štyroch letiskách, od spoločnosti ANA, ktorej je divíziou a ktorá je riadiacim orgánom tých istých letísk. Od Portugalskej republiky teda 19. júla 2010, 4. októbra 2010 a 14. apríla 2011 požadovala informácie o tejto otázke. Portugalská republika odpovedala na tieto žiadosti 28. augusta 2010, 28. októbra 2010 a 28. apríla 2011.

18. Listom z 30. apríla 2012 Komisia zaslala Portugalskej republike výzvu, v ktorej jej vytýkala, že porušuje svoje povinnosti podľa článku 4 ods. 2 nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení. Podľa Komisie neexistovalo funkčné oddelenie DCNS od ANA v zmysle písm. b) tohto článku, keďže prvá je divíziou druhej. Navyše financovanie DCNS nebolo také, aby zabezpečilo jej nezávislosť. Táto nezávislosť totiž mohla byť zabezpečená iba prostredníctvom vlastného účtovníctva a rozpočtu DCNS. DCNS však bola v plnej miere financovaná spoločnosťou ANA, keďže poplatok za pridelenie prevádzkových intervalov upravený v článku 11 dekrétu č. 109/2008 nebol nikdy zavedený.

19. Listom z 19. júla 2012 Portugalská republika predložila svoje pripomienky k výzve.

20. Komisia zaslala 25. januára 2013 Portugalskej republike odôvodnené stanovisko pre porušenie článku 4 ods. 2 nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení. Keďže zamestnanci pridelení do DCNS pochádzali z ANA a keďže sa nezdalo, že DCNS má vlastné priestory, podľa Komisie neexistovalo funkčné oddelenie DCNS od ANA. Pokiaľ ide o finančnú nezávislosť DCNS, Komisia zopakovala, že bez poplatku za pridelenie prevádzkových intervalov spoločnosť ANA až dovtedy uhrádzala všetky výdavky DCNS.

21. Listom z 27. marca 2013 Portugalská republika predložila svoje pripomienky k odôvodnenému stanovisku.

22. Keďže Komisiu argumenty Portugalskej republiky nepresvedčili, podala prejednávanú žalobu.

III – **Žaloba Komisie**

23. Komisia vytýka Portugalskej republike, že si nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článku 4 ods. 2 nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení, pretože nezabezpečila funkčnú a finančnú nezávislosť koordinátora.

8 — Rezolúcia Rady ministrov č. 111-F/2012 (*Diário da República*, 1. séria, č. 251 z 28. decembra 2012).

24. Komisia tvrdí, že článok 4 ods. 2 písm. b) nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení treba vykladať extenzívne s prihliadnutím na piate odôvodnenie toho nariadenia, podľa ktorého „neutralita“ koordinátora musí byť „nesporná“, a na jeho cieľ, ktorý je definovaný v druhom odôvodnení nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení, teda prideľovanie prevádzkových intervalov založené na „neutrálnych, transparentných a nediskriminačných pravidlách“. Komisia sa opiera o zmenu článku 4 ods. 2 vykonanú nariadením č. 793/2004, ktorá podľa odôvodnenia 6 nariadenia č. 793/2004 kladie dôraz na „plnú nezávislosť“ koordinátora a tak nahrádza jednoduchú požiadavku, aby „koordinátor vykonával svoje povinnosti“, ktoré mu vyplývajú zo súčasného znenia tohto článku 4, „ako nezávislý“.

25. Pokiaľ ide o funkčné oddelenie od akejkoľvek zainteresovanej strany, uvedené v článku 4 ods. 2 písm. b) nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení, Komisia tvrdí, že pojem „zainteresovaná strana“ treba vykladať extenzívne a že zahŕňa tak leteckých dopravcov, ako aj poskytovateľov služieb, verejnoprávne orgány členských štátov a riadiaci orgán dotknutých letísk. Zdôrazňuje najmä, že riadiaci orgán letiska môže mať obchodný záujem na tom, aby sa toto letisko stalo centrálnym letiskom určitého leteckého dopravcu, a že je preto nevyhnutné, aby bol koordinátor nezávislý od tohto orgánu. V tomto prípade má však DCNS tých istých zamestnancov a tie isté priestory ako ANA. Podľa Komisie teda neexistuje funkčné oddelenie DCNS od ANA. Navyše keď Portugalská republika vo svojej odpovedi na výzvu vyhlásila, že po privatizácii ANA ide vytvoriť nový subjekt, ktorý bude poverený koordináciou prevádzkových intervalov, a že vytvorenie tohto subjektu umožní zabezpečiť plnú nezávislosť koordinátora, sama tým uznala, že v súčasnosti nie je koordinátor funkčne nezávislý.

26. Pokiaľ ide o systém financovania koordinátora, ten môže byť nezávislý, tak ako to vyžaduje článok 4 ods. 2 písm. b) nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení, iba vtedy, ak koordinátor vedie oddelené účtovníctvo, spravuje oddelený rozpočet a nie je financovaný jednou alebo viacerými zainteresovanými stranami. V tomto prípade je však DCNS plne financovaná spoločnosťou ANA, ktorá schvaľuje aj jej rozpočet. DCNS teda podľa Komisie nie je nezávislá od ANA z finančného hľadiska.

27. Komisia navrhuje, aby Súdny dvor

— určil, že Portugalská republika si tým, že nezabezpečila nezávislosť koordinátora, nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článku 4 ods. 2 nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení, a

— uložil Portugalskej republike povinnosť nahradiť trovy konania.

IV – **Konanie na Súdnom dvore**

28. Vo svojom vyjadrení k žalobe Portugalská republika tvrdí, že DCNS spĺňa požiadavky článku 4 ods. 2 nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení.

29. Portugalská republika tvrdí, že spoločnosť ANA nemožno považovať za zainteresovanú stranu, od ktorej by DCNS mala byť oddelená. Keďže totiž nariadenie č. 95/93 v znení zmien a doplnení nedefinuje zainteresované strany, iba preskúmanie z prípadu na prípad umožňuje kvalifikovať zainteresovanú stranu. Komisia však takéto preskúmanie nevykonala, keď vyvodila kvalifikáciu spoločnosti ANA ako zainteresovanej strany iba z jej postavenia riadiaceho orgánu letísk. Navyše je v záujme spoločnosti ANA získať maximum leteckých poplatkov. Má teda záujem na tom, aby boli prevádzkové intervaly pridelené maximu leteckých dopravcov, a nie na tom, aby DCNS uprednostňovala konkrétneho leteckého dopravcu. Neplatilo by to vtedy, ak by spoločnosť ANA mala podiel na základnom imaní leteckého dopravcu, čo však nie je tento prípad.

30. Aj keby sa spoločnosť ANA mala považovať za zainteresovanú stranu, Portugalská republika napriek tomu dodržala článok 4 ods. 2 písm. b) nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení. Toto ustanovenie totiž nevyžaduje, aby bol koordinátor právnym subjektom odlišným od riadiaceho orgánu letiska; vyžaduje jednoducho funkčné oddelenie. DCNS je však od ANA skutočne funkčne oddelená, keďže DCNS riadi iba koordináciu prevádzkových intervalov, pričom nedostáva od ANA pokyny a jej rozhodnutia nemusí schváliť predstavenstvo spoločnosti ANA, a keďže vedie oddelené účtovníctvo a má svojich vlastných zamestnancov.

31. Pokiaľ ide o taký systém financovania, ktorý zaručuje nezávislosť koordinátora, uvedený v článku 4 ods. 2 písm. b) nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení, nejde o podmienku, ktorej nedodržanie má automaticky za následok porušenie tohto ustanovenia: treba ho vidieť iba ako jedno z kritérií zohľadňovaných pri určení, či je koordinátor nezávislý, a to dokonca kritérium druhoradé. Nezavedenie poplatku za pridelenie prevádzkových intervalov teda neumožňuje dospieť k záveru o nedostatku nezávislosti DCNS.

32. Portugalská republika navrhuje, aby Súdny dvor:

— vyslovil, že koordinátor spĺňa požiadavku funkčnej nezávislosti uvedenú v článku 4 ods. 2 písm. b) nariadenia č. 95/93 nariadenia v znení zmien a doplnení,

— vyslovil, že Portugalská republika si plní povinnosti, ktoré jej vyplývajú z uplatniteľného práva Únie,

— zamietol žalobu ako nedôvodnú a

— uložil Komisii povinnosť nahradiť trovy konania.

33. Komisia vo svojej replike tvrdí, že spoločnosť ANA treba ako riadiaci orgán letísk považovať za zainteresovanú stranu v zmysle článku 4 ods. 2 písm. b) nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení bez toho, aby bolo treba preukázať, že má v tomto prípade záujem na tom, aby prevádzkové intervaly boli pridelené jednému leteckému dopravcovi, a nie inému. Riadiaci orgán letiska totiž môže mať podľa Komisie záujem na tom, aby boli prevádzkové intervaly pridelené jeho zmluvným partnerom, napríklad nájomcom letiskových priestorov alebo určitým leteckým dopravcom. V tejto súvislosti Komisia uvádza, že je zvláštne, že DCNS aj po privatizácii spoločnosti ANA naďalej vykonáva činnosť koordinátora, hoci táto činnosť nebola zverená spoločnosti ANA v rámci koncesie na služby vo verejnom záujme, a teda ju vykonáva bezodplatne.

34. Podľa Komisie neexistuje funkčné oddelenie DCNS od ANA. Keďže DCNS je divíziou spoločnosti ANA, jej výročnú správu a jej ročné účtovné závierky preskúmava predstavenstvo spoločnosti ANA v súlade s článkami 405 a 406 portugalského zákona o obchodných spoločnostiach. Iba „čínsky múr“ medzi DCNS a ANA by bol schopný zaručiť nezávislosť DCNS.

35. To, že DCNS vedie oddelené účtovníctvo, nepreukazuje existenciu financovania, ktoré môže zaručiť jej nezávislosť. Každá divízia obchodnej spoločnosti totiž môže viesť takéto účtovníctvo, ktoré je následne zahrnuté do účtovníctva spoločnosti. V tomto prípade podľa Komisie spoločnosť ANA platí výdavky DCNS a vymáha jej pohľadávky a výsledkový účet účtovného obdobia spoločnosti ANA zahŕňa zostatok účtovného obdobia DCNS.

36. Komisia napokon zdôrazňuje, že návrhy Portugalskej republiky, aby Súdny dvor vyslovil, že DCNS spĺňa požiadavku funkčnej nezávislosti a že Portugalská republika si plní povinnosti, ktoré jej vyplývajú z práva Únie, sú neprípustnými vzájomnými návrhmi okrem iného preto, že Zmluva o fungovaní Európskej únie neupravuje žalobu, na základe ktorej by Súdny dvor konštatoval súlad s právom Únie.

37. Portugalská republika vo svojej duplike zdôrazňuje, že oznámenie z roku 2008, ktoré okrem iného vyžaduje, aby koordinátor nebol v celom rozsahu financovaný riadiacim orgánom letiska, dopĺňa znenie nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení. Oznámenia Komisie však nezaväzujú členské štáty. Pokiaľ ide o pojem „zainteresovaná strana“, Portugalská republika opakuje, že bez preskúmania daného prípadu Komisia preukázala iba to, že spoločnosť ANA ako riadiaci orgán letísk by mohla byť zainteresovanou stranou, ale nie to, že ňou skutočne je. Portugalská republika zdôrazňuje, že prideľovanie prevádzkových intervalov je činnosťou technickej povahy, ktorá nepodlieha predstavenstvu spoločnosti ANA. Trvá na dvoch návrhoch, ktorých neprípustnosť namietla Komisia.

V – **Posúdenie**

38. Skôr než sa budem zaoberať podstatou žaloby, preskúmam prvé dva návrhy Portugalskej republiky, ktorých neprípustnosť Komisia namieta.

A – *O prípustnosti prvých dvoch návrhov Portugalskej republiky*

39. Portugalská republika navrhuje nielen zamietnutie žaloby a zaviazanie Komisie na náhradu trov konania, ale aj to, aby Súdny dvor na jednej strane vyslovil, že „v Portugalsku, súčasný koordinátor zabezpečuje dodržiavanie požiadaviek týkajúcich sa funkčnej nezávislosti uvedenej v článku 4 ods. 2 písm. b) nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení“ a na druhej strane vyslovil, že „Portugalská republika si plní povinnosti, ktoré jej vyplývajú z uplatniteľného práva Únie“. Vo svojej duplike Portugalská republika spresňuje, že týmto posledným uvedeným návrhom mala v úmysle navrhnúť Súdnemu dvoru, aby vyslovil, že Portugalská republika si plní svoje povinnosti podľa nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení.

40. Komisia tvrdí, že tieto vzájomné návrhy sú neprípustné.

41. V tejto súvislosti pripomínam, že článok 259 ZFEÚ umožňuje členskému štátu podať na Súdny dvor žalobu o určenie, že iný členský štát si nesplnil povinnosti podľa práva Únie. Neumožňuje členskému štátu, aby podal na Súdny dvor žalobu, aby tento súd určil, že *samotný tento štát* neporušil svoje povinnosti.

42. Navyše zdôrazňujem, že žiadne ustanovenie Zmluvy o fungovaní Európskej únie nepriznáva Súdnemu dvoru právomoc zaujímať stanovisko prostredníctvom pozitívneho určenia. Ak by mal Súdny dvor zamietnuť prejednávanú žalobu, uznal by tým, že Portugalská republika si plní povinnosti podľa článku 4 ods. 2 nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení, ale Portugalská republika nemôže podať návrh s takýmto predmetom.

43. Okrem toho nezáleží na tom, či sa návrh podaný Portugalskou republikou týka súladu konania koordinátora alebo Portugalskej republiky s nariadením č. 95/93 v znení zmien a doplnení. Nesplnenie sa totiž pripisuje členskému štátu, aj keď je jeho pôvodcom niektorý z jeho orgánov [9], či už ide o vnútroštátneho zákonodarcu, vnútroštátneho sudcu, alebo v tomto prípade koordinátora, ktorý je poverený regulačnou úlohou (prideľovaním prevádzkových intervalov).

44. Prvý a druhý návrh Portugalskej republiky treba preto vyhlásiť za neprípustné.

9 — Rozsudok Komisia/Belgicko, 77/69, EU:C:1970:34, bod 15.

B – *O veci samej*

45. Článok 4 ods. 2 písm. b) nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení stanovuje, že koordinátor musí byť „funkčn[e] oddelen[ý]… od akejkoľvek zainteresovanej strany“. V dôsledku toho, aby Komisia dokázala, že Portugalská republika si nesplnila svoje povinnosti podľa článku 4 ods. 2 nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení, musí preukázať na jednej strane to, že spoločnosť ANA je zainteresovanou stranou, a na druhej strane to, že DCNS nie je funkčne oddelená od spoločnosti ANA. Týmito dvoma otázkami sa budem zaoberať postupne. Počas analýzy funkčného oddelenia preskúmam, či požiadavku, aby bol „systém financovania koordinátorových činnosti… taký, aby bolo zaručené jeho nezávislé postavenie“, uvedenú v druhej vete tohto článku 4 ods. 2 písm. b), treba považovať za rovnocennú podmienku odlišnú od podmienky funkčného oddelenia, alebo či nezávislé financovanie predstavuje iba nepriamy dôkaz funkčného oddelenia.

1. O pojme „zainteresovaná strana“

46. Myslím si, že možno ťažko popierať, že riadiaci orgán letiska možno kvalifikovať ako zainteresovanú stranu.

47. Článok 4 ods. 2 písm. b) nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení totiž stanovuje, že koordinátor musí byť funkčne oddelený od „akejkoľvek“ zainteresovanej strany. Myslím si teda, že ako zainteresované strany možno kvalifikovať nielen strany, ktoré majú priamy záujem na prideľovaní prevádzkových intervalov, teda leteckých dopravcov, ktorým sú tieto intervaly prideľované, ale aj strany, ktoré na tom majú nepriamy záujem, ako je napríklad riadiaci orgán koordinovaného letiska.

48. Článok 4 ods. 8 nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení nasvedčuje tomuto riešeniu. Stanovuje totiž, že koordinátor poskytne „zainteresovaným stranám a najmä členom koordinačného výboru“ informácie týkajúce sa požadovaných a pridelených prevádzkových intervalov a prevádzkových intervalov, ktoré sú ešte k dispozícii. Riadiaci orgán je však členom koordinačného výboru.[10] Treba ho preto považovať za zainteresovanú stranu.

49. Navyše zdôrazňujem, že Portugalská republika nepopiera, že riadiaci orgán *môže* byť kvalifikovaný ako zainteresovaná strana.

50. Problém tu spočíva vo vymedzení dôkazného bremena Komisie. Komisia tvrdí, že kvalifikácia zainteresovanej strany vyplýva zo samotného postavenia riadiaceho orgánu letiska, zatiaľ čo Portugalská republika tvrdí, že kvalifikáciu zainteresovanej strany nemožno vyvodiť z postavenia riadiaceho orgánu a že záujem riadiaceho orgánu na prideľovaní prevádzkových intervalov treba preukázať z prípadu na prípad.

51. S cieľom určiť, či sa riadiaci orgán považuje za zainteresovanú stranu, alebo či je Komisia povinná preukázať, že riadiaci orgán má v danom prípade záujem na prideľovaní prevádzkových intervalov, preskúmam v prvom rade to, aký ekonomický záujem môže mať riadiaci orgán na prideľovaní prevádzkových intervalov, a v druhom rade závery, ktoré z toho možno vyvodiť, pokiaľ ide o dôkaz takého záujmu.

a) O záujme riadiaceho orgánu na prideľovaní prevádzkových intervalov

52. Po prvé si myslím, že riadiaci orgán môže mať záujem na tom, aby bol určitý letecký dopravca zvýhodnený pri prideľovaní prevádzkových intervalov z dôvodu, že má podiel na základnom imaní tohto dopravcu.

10 — Pozri článok 5 ods. 1 nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení.

53. Po druhé riadiaci orgán môže mať záujem na tom, aby boli pri prideľovaní prevádzkových intervalov zvýhodnení leteckí dopravcovia, ktorí mu uhrádzajú najvyššie letiskové poplatky. Letiskové poplatky, na ktoré naráža Portugalská republika bez toho, aby presne uviedla ich predmet, sú podľa definície obsiahnutej v smernici Parlamentu a Rady 2009/12/ES z 11. marca 2009 o letiskových poplatkoch [11] poplatkami vyberanými v prospech riadiaceho orgánu letiska, ktoré platia užívatelia letiska za použitie zariadení a za služby, ktoré poskytuje výlučne riadiaci orgán letiska a ktoré sa týkajú okrem iného pristávania a vzlietania lietadiel [12]. Hoci však smernica 2009/12 zakazuje riadiacemu orgán uplatňovať diskriminačné poplatky, povoľuje mu meniť kvalitu a rozsah konkrétnych služieb a odlišovať výšku poplatkov v závislosti od kvality a rozsahu týchto služieb [13]. Riadiaci orgán by teda mohol mať záujem na tom, aby letecký dopravca, ktorému poskytuje najlepšiu službu, napríklad poskytnutie celého terminálu [14], a od ktorého v dôsledku toho vyberá najvyšší letiskový poplatok, bol zvýhodnený pri prideľovaní prevádzkových intervalov.

54. V tejto súvislosti ma nepresvedčuje argument Portugalskej republiky, podľa ktorého je v záujme riadiaceho orgánu, aby boli prevádzkové intervaly pridelené čo najvyššiemu počtu leteckých dopravcov, pretože tak vyberie viac letiskových poplatkov. Tento argument nezohľadňuje odlišovanie služieb, a teda poplatkov, opísané v predchádzajúcom bode.

55. Po tretie je možné, že riadiaci orgán sa neobmedzí iba na správu letiskovej infraštruktúry, ale vykonáva aj iné činnosti, napríklad je aktívny na nadväzujúcom trhu s poskytovaním služieb pozemnej obsluhy. Služby pozemnej obsluhy, ktoré sa líšia od služieb, za ktoré sa platí odplata v podobe letiskových poplatkov uvedených v bode 53 týchto návrhov [15], spočívajú podľa definície obsiahnutej v smernici Rady 96/67/ES z 15. októbra 1996 o prístupe k trhu služieb pozemnej obsluhy na letiskách spoločenstva [16] okrem iného v kontrole leteniek a cestovných dokladov, registrácii batožiny a jej preprave, čistení lietadla alebo obsluhe paliva [17]. Služby pozemnej obsluhy sú službami, ktoré môže leteckým dopravcom poskytovať buď riadiaci orgán, alebo nezávislí poskytovatelia. Letecký dopravca si môže zabezpečovať takéto služby aj sám. V dôsledku toho, ak je riadiaci orgán aktívny na trhu s poskytovaním služieb pozemnej obsluhy, sú leteckí dopravcovia jeho zákazníkmi alebo

11 — Ú. v. EÚ L 70, s. 11.

12 — Pozri článok 2 bod 4 smernice 2009/12.

13 — Pozri článok 10 ods. 1 smernice 2009/12.

14 — Článok 10 smernice 2009/12 uvádza medzi službami, ktorých kvalitu a rozsah môže riadiaci orgán meniť, poskytnutie terminálu alebo častí terminálu.

15 — Pozri článok 1 ods. 4 smernice 2009/12.

16 — Ú. v. ES L 272, s. 36; Mim. vyd. 07/002, s. 496.

17 — Pozri prílohu smernice 96/67.

konkurentmi.[18] Môže mať teda záujem na tom, aby bol letecký dopravca, ktorý je významným zákazníkom, uprednostnený pri prideľovaní prevádzkových intervalov, alebo naopak na tom, aby bol letecký dopravca, s ktorým je pri poskytovaní služieb pozemnej obsluhy v súťažnom vzťahu, pri prideľovaní prevádzkových intervalov znevýhodnený.[19]

56. Po štvrté riadiaci orgán, ak ide o verejnoprávny alebo štátny podnik, môže mať tendenciu zvýhodňovať pri prideľovaní prevádzkových intervalov národného leteckého dopravcu.[20] V tomto prípade riadiaci orgán nesleduje svoj vlastný záujem, ale záujem tretej osoby, národného dopravcu; napriek tomu môže uplatňovať vplyv na koordinátora.[21]

57. Vyššie sme videli, že riadiaci orgán môže mať záujem na prideľovaní prevádzkových intervalov. Treba sa domnievať, že ako riadiaci orgán takýto záujem má, alebo je povinnosťou Komisie, aby v konaní o žalobe o nesplnení povinnosti tento záujem preukázala?

b) O dôkaze záujmu riadiaceho orgánu

58. Na otázku položenú v predchádzajúcom bode treba podľa môjho názoru odpovedať tak, že riadiaci orgán musí byť kvalifikovaný ako zainteresovaná strana bez toho, aby bolo potrebné skúmať, či má v danom prípade záujem na prideľovaní prevádzkových intervalov.

59. Myslím si totiž, že podať dôkaz záujmu riadiaceho orgánu na prideľovaní prevádzkových intervalov sa môže ukázať náročné. Komisia by s cieľom preukázať, že riadiaci orgán má v danom prípade záujem na prideľovaní prevádzkových intervalov, musela preukázať, že má skutočne podiel na základnom imaní leteckého dopravcu využívajúceho koordinované letisko, že prenajíma celý terminál leteckému dopravcovi alebo že je aktívny na trhu so službami pozemnej obsluhy. Ak však riadiaci orgán vlastní celé základné imanie leteckého dopravcu, je zjavné, že ho treba považovať za zainteresovanú stranu. Musí ňou však byť, ak má napríklad iba pätinu na základnom imaní tohto dopravcu? Ak riadiaci

18 — V tejto súvislosti pozri PAPY, R.: *L'aviation commerciale et le droit antitrust*. Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2013, odsek 646: „Od liberalizácie pozemnej obsluhy [smernicou 96/67] sa počet letiskových riadiacich orgánov poskytujúcich služby pozemnej obsluhy významne nezmenil (v rámci 15 členských štátov existujúcich v roku 1996). Trhové podiely riadiacich orgánov letísk v dcérskych poskytovateľoch služieb pozemnej obsluhy sa zmenšili, ale zostávajú na vysokej úrovni. Táto situácia vytvára možné konflikty záujmov, z ktorých nie všetky sú upravené smernicou, čo preto môže vyžadovať doplňujúci zásah práva hospodárskej súťaže. Obmedzenia hospodárskej súťaže sa týkajú samotného vstupu na trhu (neodôvodnené odmietnutie vstupu poskytovateľov), kvality prevádzkových podmienok na trhu (prideľovanie diskriminačných miest a prevádzkových plôch) a nákladov vstupu na trh (diskriminačné poplatky)“ (voľný preklad).
Pozri tiež správu Komisie KOM(2006) 821 v konečnom znení z 24. januára 2007 o uplatňovaní smernice Rady 96/67/ES z 15. októbra 1996, bod 16: „V pomerne veľkom počte členských štátov (… Portugalsko) sú prevádzkovatelia letísk aktívni na trhu služieb pozemnej obsluhy v poskytovaní týchto služieb a tak znamenajú priamu konkurenciu pre poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy a leteckých dopravcov, ktorí poskytujú tieto služby tretím stranám. … Rovnako je však faktom, že na mnohých väčších letiskách, kde má dostatočné množstvo poskytovateľov služieb záujem o poskytovanie svojich služieb, alebo kde používatelia letísk takisto poskytujú služby obsluhy tretím stranám, sú riadiace orgány letísk aktívne na trhu poskytovania služieb pozemnej obsluhy. Na mnohých takýchto letiskách majú silnú pozíciu, ktorá sťažuje súperom alebo novým subjektom na trhu získanie (dodatočného) podielu na trhu“.

19 — O tejto otázke pozri rozhodnutie francúzskej Conseil de la concurrence (Rada pre hospodársku súťaž) č. 98-D-34 z 2. júna 1998 týkajúce sa stavu hospodárskej súťaže na trhu so službami pozemnej obsluhy na letisku Orly a na trhu s priestormi potrebnými na činnosti leteckých spoločností, ktoré im Aéroports de Paris poskytuje na letisku Orly (citované v PAPY, R.: c. d., odsek 641). V tomto rozhodnutí Conseil de la concurrence konštatuje, že keď riadiaci orgán letiska Orly, Aéroports de Paris, odmietol leteckému dopravcovi TAT otvoriť nové letecké spojenia z terminálu Orly Ouest (Orly západ) a povolil mu ich otvoriť z terminálu Orly Sud (Orly juh), zneužil tým dominantné postavenie (monopol), ktoré má na trhu s letiskovou infraštruktúrou letiska Orly. Conseil sa opiera okrem iného o okolnosť, že zatiaľ čo na termináli Orly Ouest si spoločnosť TAT zabezpečovala služby pozemnej obsluhy sama, nebolo to tak na termináli Orly Sud, kde bola preto nútená využívať služby pozemnej obsluhy poskytované riadiacim orgánom, „keďže… [Aéroports de Paris] nútil spoločnosť TAT, ktorá si pri využívaní terminálu Orly Ouest služby pozemnej obsluhy pre svoje lety zabezpečovala vlastnými zamestnancami, ktorých špeciálne vyškolila, aby po svojom premiestnení na terminál Orly Sud využívala výlučne pracovníkov [Aéroports de Paris] na zabezpečenie služby pristavenia schodov…; keďže takto nútil spoločnosť TAT, aby nevyužívala svojich vlastných zamestnancov, ale využívala služby pozemnej obsluhy, ktoré [Aéroports de Paris] ponúka na termináli Orly Sud, [Aéroports de Paris] so spoločnosťou TAT zaobchádzal diskriminačne“.

20 — Rovnako môže mať riadiaci orgán tendenciu poskytnúť národným dopravcom diskriminačné zľavy z pristávacích poplatkov (pozri rozsudok Portugalsko/Komisia, C-163/99, EU:C:2001:189, bod 56: „systém zliav sa javí výhodnejší pre niektoré letecké spoločnosti, v tomto prípade *de facto* národné letecké spoločnosti“).

21 — Pozri v tejto súvislosti rozhodnutie Komisie 95/364/ES z 28. júna 1995 podľa článku 90 ods. 3 Zmluvy o ES (Ú. v. ES L 216, s. 8), bod 17: „v tomto prípade sa… [Régie des Voies Aériennes, riadiaci orgán letiska Bruxelles-Zaventem] nesnaží udržať si svojich zákazníkov alebo prilákať nových zákazníkov…, ale štát prostredníctvom neho zvýhodňuje konkrétny podnik, v tomto prípade národnú spoločnosť Sabena“ [*neoficiálny preklad*].

orgán prenajíma terminál leteckému dopravcovi, je zjavné, že ho treba kvalifikovať ako zainteresovanú stranu. Musí ňou však byť, ak tomuto dopravcovi prenajíma iba niektoré časti tohto terminálu alebo ak napriek tomu, že je aktívny na trhu so službami pozemnej obsluhy, má na tomto trhu iba malý trhový podiel? Preukázanie záujmu riadiaceho orgánu na prideľovaní prevádzkových intervalov predpokladá analýzu trhu s letiskovou infraštruktúrou a nadväzujúcich trhov.

60. Okrem toho v situácii, keď riadiaci orgán sám nemá žiadny prospech z prideľovania prevádzkových intervalov, ale iba zvýhodňuje národného dopravcu, s ktorým nie je prepojený [22], mi nie je jasné, ako by mohla Komisia preukázať, že samotný riadiaci orgán má záujem na prideľovaní prevádzkových intervalov. Hrozí, že na takúto situáciu by sa potom neuplatňoval článok 4 ods. 2 písm. b) nariadenia č. 95/93, hoci sme videli, že môže viesť k zneužitiam.

61. V dôsledku toho vyžadovať od Komisie, aby preukázala, že riadiaci orgán je zainteresovanou stranou, by mohlo viesť k tomu, že v situáciách, v ktorých je záujem riadiaceho orgánu na prideľovaní prevádzkových intervalov malý (napríklad keď má riadiaci orgán malý podiel na trhu so službami pozemnej obsluhy) alebo jednoducho budúci (keď má v úmysle prenajať celý terminál leteckému dopravcovi), nebude skúmané funkčné oddelenie od koordinátora. Myslím si však, že iba systematické overovanie funkčného oddelenia koordinátora od riadiaceho orgánu je schopné splniť cieľ nariadenia č. 95/93, teda prideľovanie prevádzkových intervalov založené na „neutrálnych, transparentných a nediskriminačných pravidlách“ [23], čo znamená, že je koordinátorova „neutralita… nesporná“ [24]. Tým skôr je iba takéto overovanie schopné splniť cieľ nariadenia č. 793/2004, ktorým je posilniť nezávislosť koordinátora tým, že je tento koordinátor „plne nezávislý“ [25].

62. V tejto súvislosti by som chcel spomenúť rozsudok Komisia/Nemecko [26], ktorý, hoci bol vyhlásený v inej oblasti, a to v oblasti spracovania osobných údajov, považujem za relevantný. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 95/46/EHS z 24. októbra 1995 o ochrane fyzických osôb pri spracovaní osobných údajov a voľnom pohybe týchto údajov [27] vo svojom článku 28 ods. 1 stanovuje, že členské štáty zriadia orgány poverené tým, aby na ich území dohliadali na uplatňovanie právnych predpisov preberajúcich smernicu, a že tieto orgány „konajú s úplnou nezávislosťou vo vykonávaní im zverených funkcií“. Vo veci Komisia/Nemecko Súdny dvor rozhodoval o nemeckej právnej úprave, ktorá podriaďuje dozorný orgán dohľadu štátu, konkrétnejšie dohľadu dotknutej spolkovej krajiny. Súdny dvor uvádza, že vláda tejto spolkovej krajiny „*môže* mať… záujem na nedodržiavaní predpisov o ochrane fyzických osôb pri spracovaní osobných údajov“, či už preto, že sama spracúva tieto údaje, alebo preto, že má záujem na vlastnom prístupe k osobným údajom v držbe tretích osôb najmä na daňové účely alebo účely trestného stíhania, alebo preto, že má záujem na tom, aby spoločnosti, ktoré majú pre spolkovú krajinu značný hospodársky význam, neboli obťažované dozornými orgánmi. [28] Z toho vyvodzuje, že z dôvodu dohľadu vykonávaného spolkovou krajinou dozorný orgán nevykonáva svoju funkciu úplne nezávisle, ako to vyžaduje článok 28 ods. 1 smernice 95/46. [29]

22 — Pozri bod 56 týchto návrhov.

23 — Pozri druhé odôvodnenie a článok 4 ods. 2 písm. c) nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení.

24 — Pozri piate odôvodnenie nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení.

25 — Pozri šieste odôvodnenie č. 6 nariadenia č. 793/2004.

26 — C-518/07, EU:C:2010:125.

27 — Ú. v. ES L 281, s. 31; Mim. vyd. 13/015, s. 355.

28 — Kurzívou zvýraznil generálny advokát. Rozsudok Komisia/Nemecko, C-518/07, EU:C:2010:125, kde sa v bode 35 uvádza, že „vláda dotknutej spolkovej krajiny môže mať… záujem na nedodržiavaní predpisov o ochrane fyzických osôb pri spracovaní osobných údajov, pokiaľ ide o spracovanie týchto údajov v neverejnom sektore. Tejto vlády sa toto spracovanie môže osobne dotýkať, pokiaľ sa na ňom zúčastňuje alebo by sa mohla zúčastniť, napríklad v prípade spolupráce medzi verejným a súkromným sektorom alebo v rámci verejných zákaziek v súkromnom sektore. Táto vláda môže mať rovnako osobitný záujem, ak je to pre ňu nevyhnutné, alebo dokonca užitočné, získať prístup k databáze údajov na účely vykonávania niektorých svojich úloh, najmä na daňové účely a na účely trestného stíhania. Táto vláda môže navyše rovnako inklinovať k uprednostneniu ekonomických záujmov, ak ide o uplatňovanie uvedených ustanovení určitými spoločnosťami, ktoré sú pre spolkovú krajinu alebo región z ekonomického hľadiska dôležité“.

29 — Rozsudok Komisia/Nemecko, C-518/07, EU:C:2010:125, bod 36: „samotné riziko, že orgány dohľadu budú môcť politicky ovplyvňovať rozhodnutia dozorných orgánov, postačuje na narušenie nezávislého plnenia úloh týchto orgánov“.

63. Inými slovami, v podobnej situácii, ako je tá, ktorá nás zaujíma, pretože ak nariadenie č. 95/93 v znení zmien a doplnení nedefinuje pojem zainteresované strany, ani smernica 95/46 nespresňuje, od koho musia byť nezávislé dozorné orgány, sa Súdny dvor domnieva, že k zásahu do nezávislosti dozorného orgánu dochádza nie preto, že spolková krajina má záujem na ovplyvňovaní dozorného orgánu, ale preto, že takýto záujem môže mať. Takéto riešenie je o to pozoruhodnejšie, že generálny advokát Mazák dospel k opačnému záveru: domnieval sa, že Komisia mala podať dôkaz zlyhania systému dohľadu alebo konštantnej praxe spolkovej krajiny spočívajúcej v narušení nezávislého plnenia úloh dozorným orgánom [30].

64. V prejednávanej veci navrhujem riadiť sa podobnou úvahou, akou sa riadil Súdny dvor vo veci Komisia/Nemecko. Na to, aby bol dotknutý členský štát povinný zabezpečiť funkčné oddelenie zainteresovanej strany od koordinátora, stačí, že strana môže mať záujem na prideľovaní prevádzkových intervalov. V prípade riadiaceho orgánu som však vyššie preukázal, že tento orgán môže mať rôzne záujmy na prideľovaní prevádzkových intervalov. Tieto záujmy vyplývajú z jeho postavenia riadiaceho orgánu, rovnako ako záujmy spolkovej krajiny uvedené Súdnym dvorom v rozsudku Komisia/Nemecko [31] vyplývajú z jej postavenia hospodárskeho subjektu, daňového orgánu a orgánu presadzujúceho právo.

65. V dôsledku toho treba podľa môjho názoru kvalifikáciu zainteresovanej strany vyvodiť zo samotného postavenia riadiaceho orgánu koordinovaného letiska.

66. V tomto prípade článok 5 ods. 1 zákonného dekrétu č. 109/2008 označuje spoločnosť ANA za riadiaci orgán štyroch dotknutých koordinovaných letísk. Nezáleží teda na tom, že argumenty Komisie sa týkajú kvalifikácie riadiaceho orgánu vo všeobecnosti ako zainteresovanej strany, a nie kvalifikácie riadiaceho orgánu, o ktorý ide v prejednávanej veci, čiže spoločnosti ANA, ako zainteresovanej strany [32]. Túto spoločnosť treba považovať za zainteresovanú stranu v zmysle článku 4 ods. 2 písm. b) nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení iba na základe jej postavenia riadiaceho orgánu.

67. Aby Komisia dokázala, že Portugalská republika si nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článku 4 ods. 2 písm. b) nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení, musí preukázať, že nezabezpečila funkčné oddelenie DCNS od ANA.

2. O funkčnom oddelení činností koordinátora

68. Pripomínam, že článok 4 ods. 2 písm. b) nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení vyžaduje, aby členský štát zodpovedný za koordinované letisko zabezpečil nezávislosť koordinátora jeho funkčným oddelením od akejkoľvek zainteresovanej strany, a to, aby bol systém financovania koordinátorových činností taký, aby bolo zaručené jeho nezávislé postavenie.

69. Funkčné oddelenie koordinátora od zainteresovaných strán, uvedené v článku 4 ods. 2 písm. b) nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení, treba podľa môjho názoru chápať ako oddelenie funkcií, teda činností. Druhá veta článku 4 ods. 2 písm. b) nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení okrem toho výslovne odkazuje na „činnosti“ koordinátora, keď vyžaduje, aby bol systém financovania „koordinátorových činností“ taký, aby bolo zaručené jeho nezávislé postavenie. Rovnako pred svojou zmenou vykonanou nariadením č. 793/2004 článok 4 ods. 2 nariadenia č. 95/93 odkazoval na „povinnosti“ koordinátora: stanovoval, že „koordinátor vykonáva… svoje povinnosti ako nezávislý,

30 — Návrhy, ktoré predniesol generálny advokát Mazák vo veci Komisia/Nemecko, C-518/07, EU:C:2009:694, bod 34: „domnievam sa, že Komisia neuniesla svoje dôkazné bremeno. Nepreukázala ani zlyhanie systému dohľadu, ani existenciu konštantnej praxe orgánov dohľadu, ktorá by spočívala v zneužívaní ich právomocí vedúcom k narušeniu úplne nezávislého plnenia úloh, ktoré boli zverené dozorným orgánom v oblasti ochrany osobných údajov“.

31 — C-518/07, EU:C:2010:125.

32 — S výnimkou argumentu týkajúceho sa privatizácie spoločnosti ANA, uvedeného v bode 33 týchto návrhov, ktorý však napriek tomu nevysvetľuje, prečo spoločnosť ANA po svojej privatizácii naďalej zabezpečuje koordináciu.

v súlade s týmto nariadením“. Článok 4 ods. 2 písm. b) nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení teda ukladá členským štátom povinnosť zabezpečiť, aby činnosti koordinátora, ako sú definované v tomto nariadení, a to okrem iného prideľovanie prevádzkových intervalov leteckým dopravcom a kontrola dodržiavania týchto intervalov leteckými dopravcami [33], boli oddelené od činností zainteresovaných strán. Činnosti koordinátora musia byť predovšetkým oddelené od činností riadiaceho orgánu koordinovaného letiska, či už ide o správu letiskovej infraštruktúry, alebo iné úlohy, ktoré môže riadiaci orgán vykonávať, napríklad poskytovanie služieb pozemnej obsluhy.

70. Nariadenie č. 95/93 v znení zmien a doplnení neuvádza nič o kritériách funkčného oddelenia.

71. Hoci podľa Komisie článok 4 ods. 2 písm. b) nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení nevyžaduje, aby bol koordinátor právnym subjektom odlišným od zainteresovaných strán, napriek tomu, ak dotknutý členský štát zriadil takýto subjekt, treba to zohľadniť na účely posúdenia funkčného oddelenia. V tomto prípade je však DCNS divíziou spoločnosti ANA a zamestnanci a kancelárie DCNS sú zamestnancami a kanceláriami spoločnosti ANA. Navyše, keďže ANA je akciovou spoločnosťou, jej predstavenstvo v súlade s článkami 405 a 406 portugalského zákona o obchodných spoločnostiach riadi činnosť spoločnosti vrátane činnosti DCNS. Podľa Komisie teda nemôže existovať funkčné oddelenie DCNS od ANA.

72. Myslím si, že keď nariadenie č. 95/93 v znení zmien a doplnení vyžaduje iba oddelenie činností, nevyžaduje právne oddelenie, a teda ponecháva členským štátom, aby rozhodli, či chcú na funkciu koordinátora vytvoriť samostatný právny subjekt. Túto otázku v krátkosti preskúmam nižšie a potom na základe analógie s judikatúrou Súdneho dvora v iných oblastiach navrhnem kritériá posúdenia funkčného oddelenia. Následne sa zamyslím nad systémom nezávislého financovania, výslovne uvedeným v článku 4 ods. 2 písm. b) nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení, s cieľom určiť, či ho treba považovať za kritérium funkčného oddelenia alebo za rovnocennú požiadavku.

a) O vytvorení samostatného právneho subjektu

73. Zdá sa mi nesporné, že článok 4 ods. 2 písm. b) nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení neukladá členským štátom povinnosť vytvoriť samostatný právny subjekt poverený prideľovaním prevádzkových intervalov.

33 — Pozri článok 4 ods. 5 až 8 nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení.

74. Ak by totiž úmyslom normotvorcu Únie bolo uložiť povinnosť vytvorenia samostatného právneho subjektu, bol by to stanovil výslovne, ako to urobil v iných oblastiach [34]. Navyše návrh „inštitucionálneho oddelenia“ koordinátora od zainteresovaných strán [35], ktorý podala Komisia počas prác na príprave nariadenia č. 793/2004, nebol prijatý.

75. Okrem toho, ako sme videli, Komisia netvrdí, že koordinátor musí byť samostatným právnym subjektom. Tento postoj Komisia zaujala aj vo svojom oznámení z roku 2008. [36]

76. Pri určení, či si Portugalská republika nesplnila povinnosti podľa článku 4 ods. 2 písm. b) nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení, teda nezáleží na tom, že Portugalská republika nepriznala DCNS právnu subjektivitu. [37]

b) O kritériách funkčného oddelenia

77. Myslím si, že pri určení, aké sú kritériá funkčného oddelenia, môže niekoľko údajov užitočných pre prejednávanú vec poskytnúť judikatúra týkajúca sa článku 28 ods. 1 smernice 95/46 [38]. Medzi kritériami, ktoré Súdny dvor zohľadnil pri určení, či vnútroštátny dozorný orgán koná s plnou nezávislosťou v zmysle článku 28 ods. 1 smernice 95/46, sa nachádzajú: pokyny tretej osoby (štátu), ktoré zaväzujú vnútroštátny dozorný orgán [39]; hierarchický vzťah medzi zamestnancami dozorného orgánu a štátom,

34 — Pozri najmä smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry a vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii (Ú. v. ES L 75, s. 29; Mim. vyd. 07/005, s. 404), ktorej článok 14 ods. 2 vyžaduje, aby bol manažér infraštruktúry „svojou *právnou formou*, organizačne alebo rozhodovacími právomocami nezávislý na ktoromkoľvek železničnom podniku“ (kurzívou zvýraznil generálny advokát). Vo veci, v ktorej bola sporná nezávislosť orgánu povereného prideľovaním trasy, ktorým bol Direction des circulations ferroviaires, Súdny dvor rozhodol, že francúzska právna úprava nezaručovala nezávislosť tohto orgánu z právneho hľadiska, pretože bol divíziou železničného podniku, spoločnosti Société nationale des chemins de fer français. Súdny dvor najmä zdôraznil, že tento orgán nemá „právnu subjektivitu odlišnú od [Société nationale des chemins de fer français]“ (rozsudok Komisia/Francúzsko, C-625/10, EU:C:2013:243, bod 52).
Pozri tiež smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2002/21/ES zo 7. marca 2002 o spoločnom regulačnom rámci pre elektronické komunikačné siete a služby (rámcová smernica) (Ú. v. ES L 108, s. 33; Mim. vyd. 13/029, s. 349), ktorej článok 3 ods. 2 stanovuje, že „členské štáty zaručia nezávislosť národných regulačných orgánov tým, že zabezpečia ich *právne oddelenie* a nezávislé fungovanie od všetkých organizácií poskytujúcich elektronické komunikačné siete, zariadenia alebo služby“ (kurzívou zvýraznil generálny advokát).
Pozri tiež smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2003/54/ES z 26. júna 2003 o spoločných pravidlách pre vnútorný trh s elektrickou energiou a o zrušení smernice 96/92/ES (Ú. v. ES L 176, s. 37; Mim. vyd. 12/002, s. 211), ktorej článok 10 ods. 1 stanovuje, že „ak je prevádzkovateľ prenosovej sústavy súčasťou vertikálne integrovaného podnikateľského subjektu, mal by byť minimálne z *hľadiska svojej právnej formy*, organizácie a rozhodovania nezávislý od iných činností nesúvisiacich s prenosom“ (kurzívou zvýraznil generálny advokát).

35 — Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady KOM(2001) 335 v konečnom znení, ktorým sa mení nariadenie Rady (EHS) č. 95/93 z 18. januára 1993 o spoločných pravidlách prideľovania prevádzkových intervalov na letiskách spoločenstva, predložený Komisiou 22. júna 2001 (Ú. v. ES C 270, s. 131). Pozri článok 4 ods. 2 písm. b) nariadenia č. 95/93, podľa ktorého členský štát zabezpečí, aby „v prípade koordinovaného letiska bola faktická nezávislosť koordinátora navyše zabezpečená *inštitucionálnym* a finančným oddelením od akejkoľvek zainteresovanej strany“ [*neoficiálny preklad*] (kurzívou zvýraznil generálny advokát).

36 — Pozri bod 9 týchto návrhov. Oznámenie z roku 2008 definuje funkčné oddelenie tak, že „okrem iného“ znamená, že koordinátor „koná nezávisle“ od riadiaceho orgánu, leteckých dopravcov alebo poskytovateľov služieb prítomných na danom letisku, „neprijíma od neho nijaké pokyny a nie je povinný mu podávať správy“, pričom toto oznámenie nehovorí nič o vytvorení samostatného právneho subjektu.

37 — Je pravda, že Súdny dvor vyložil článok 6 smernice Komisie 88/301/EHS zo 16. mája 1988 o súťaži na trhoch s koncovými telekomunikačnými zariadeniami (Ú. v. ES L 131, s. 73; Mim. vyd. 08/001, s. 25), ktorý stanovoval, že schvaľovanie telekomunikačných terminálov vykonáva „orgán nezávislý“ od verejných alebo súkromných podnikov ponúkajúcich v telekomunikačnom sektore tovar a/alebo služby tak, že tento článok zakazuje zveriť toto schvaľovanie riaditeľstvu ministerstva pôšt a telekomunikácií, pretože toto ministerstvo bolo poverené okrem iného aj prevádzkovaním siete (rozsudok Taillandier, C-92/91, EU:C:1993:854, bod 15). Avšak okrem toho, že toto ustanovenie odkazuje na nezávislý „orgán“ tam, kde článok 4 ods. 2 písm. b) nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení vyžaduje iba „nezávislé postavenie“ koordinátora, by takýto výklad odporoval prácam na príprave nariadenia č. 793/2004, spomenutým v bode 74 týchto návrhov.

38 — Pozri bod 62 týchto návrhov. Je pravda, že na rozdiel od článku 4 ods. 2 písm. b) nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení toto ustanovenie nevyžaduje funkčné oddelenie orgánov dozoru nad spracovaním osobných údajov. Odkazuje však na to, že tieto orgány konajú pri výkone ich funkcií s „úplnou nezávislosťou“, a tak pripomína článok 4 ods. 2 písm. b) nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení, podľa ktorého je funkčné oddelenie koordinátora iba prostriedkom na zaručenie jeho nezávislosti. Členský štát musí totiž zabezpečiť „nezávislosť koordinátora… *funkčným oddelením* koordinátora od akejkoľvek zainteresovanej strany“ (kurzívou zvýraznil generálny advokát).

39 — Rozsudky Komisia/Rakúsko, C-614/10, EU:C:2012:631, bod 42, a Komisia/Maďarsko, C-288/12, EU:C:2014:237, bod 52.

ktorý štátu umožňuje kontrolovať činnosti týchto zamestnancov a prípadne zastaviť ich služobný postup [40]; okolnosť, že všetci zamestnanci vnútroštátneho dozorného orgánu sú spolkovými úradníkmi, teda sú prepojení so spolkovou administratívou [41]; možnosť predčasne ukončiť funkčné obdobie vnútroštátneho dozorného orgánu [42].

78. Súdny dvor zohľadnil podobné kritériá pri posúdení, či orgán poverený schvaľovaním telekomunikačných terminálov bol, ako to vyžaduje článok 6 smernice 88/301, „nezávislý“ [43] (zamestnanci, ktorí sú členmi zainteresovanej tretej osoby), [44] alebo pri posúdení, či orgán poverený poskytnutím stanoviska k vplyvu plánu na životné prostredie spĺňal požiadavku „oddelenia funkcií“ (vlastné administratívne a ľudské prostriedky orgánu) [45].

79. Domnievam sa, že kritériá vymenované v bodoch 77 a 78 týchto návrhov možno použiť pri posúdení funkčného oddelenia koordinátora uvedeného v článku 4 ods. 2 písm. b) nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení. Nie je mi totiž jasné, ako by koordinátor mohol tvrdiť, že je nezávislý, ak dostáva od zainteresovanej strany pokyny, ktoré ho zaväzujú, ak nemá svojich vlastných zamestnancov alebo ak existuje hierarchický vzťah medzi týmito zamestnancami a zainteresovanou stranou. Treba zohľadniť aj ďalšie kritériá, okrem iného okolnosť, že koordinátor má prípadne právnu subjektivitu. Ako tvrdí Komisia, hoci nariadenie č. 95/93 v znení zmien a doplnení neukladá povinnosť vytvoriť samostatný právny subjekt, táto skutočnosť je napriek tomu relevantná na účely posúdenia nezávislosti koordinátora.

c) O systéme nezávislého financovania

80. Predstavuje systém nezávislého financovania, výslovne uvedený v článku 4 ods. 2 písm. b) nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení, kritérium pri posúdení funkčného oddelenia koordinátora, alebo ide o rovnocennú podmienku, ktorá sa pripája k podmienke funkčného oddelenia?

81. Ak by sa mal systém nezávislého financovania považovať za rovnocennú podmienku, potom by sa porušenie článku 4 ods. 2 písm. b) nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení muselo konštatovať vtedy, keď koordinátor nie je finančne nezávislý, hoci spĺňa požiadavku funkčného oddelenia od zainteresovaných strán, definovanú pomocou kritérií zhrnutých v bodoch 77 až 79 týchto návrhov. Ak je nezávislé financovanie naopak iba jedným z kritérií funkčného oddelenia, potom nemožno konštatovať porušenie článku 4 ods. 2 písm. b) nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení iba z dôvodu nedostatku finančnej nezávislosti koordinátora.

82. Domnievam sa, že existenciu systému nezávislého financovania treba považovať iba za kritérium funkčného oddelenia koordinátora.

40 — Rozsudok Komisia/Rakúsko, C-614/10, EU:C:2012:631, body 48 až 51.

41 — Rozsudok Komisia/Rakúsko, C-614/10, EU:C:2012:631, bod 61.

42 — Rozsudok Komisia/Maďarsko, C-288/12, EU:C:2014:237, bod 55.

43 — Pozri poznámku pod čiarou 37 týchto návrhov.

44 — Rozsudok Tranchant, C-91/94, EU:C:1995:374, bod 21, v ktorom sa uvádza, že riaditeľ laboratória povereného vykonávaním testov pred schválením telekomunikačných terminálov bol zamestnancom France Télécom, ktorý využíval telekomunikačnú sieť.

45 — Smernica 2001/42/ES Európskeho parlamentu a Rady z 27. júna 2001 o posudzovaní účinkov určitých plánov a programov na životné prostredie (Ú. v. ES L 197, s. 30; Mim. vyd. 15/006, s. 157) vo svojom článku 6 ods. 3 stanovuje, že členské štáty určia orgány pre porady o environmentálnych účinkoch vykonávania plánov a programov. Hoci toto ustanovenie nevyžaduje, aby boli tieto orgány nezávislé, ani aby boli funkčne oddelené od strán, ktoré vypracúvajú tieto plány, Súdny dvor takúto požiadavku zaviedol. Rozhodol, že hoci podľa právnej úpravy členského štátu je ten istý orgán poverený zároveň vypracovaním plánu a poskytnutím stanoviska k jeho vplyvom na životné prostredie, musí v rámci neho existovať „oddelenie funkcií“. Súdny dvor definoval toto oddelenie funkcií tak, že „najmä znamená, že [danej entite] sú… poskytnuté vlastné administratívne a ľudské prostriedky“ [rozsudok Seaport (NI) a i., C-474/10, EU:C:2011:681, bod 42].

83. Dve vety článku 4 ods. 2 písm. b) nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení totiž nespája žiadna priraďovacia spojka. Nič v znení tohto článku teda nenaznačuje, že druhá veta, ktorá formuluje požiadavku systému nezávislého financovania, pridáva niečo k prvej, ktorá ukladá členským štátom povinnosť zabezpečiť funkčné oddelenie koordinátora a zainteresovaných strán.

84. Okrem toho uvádzam, že počas prác na príprave nariadenia č. 793/2004 Komisia navrhla zmeniť článok 4 ods. 2 nariadenia č. 95/93 tak, aby stanovoval, aby bola „faktická nezávislosť koordinátora navyše zabezpečená inštitucionálnym a *finančným* oddelením od akejkoľvek zainteresovanej strany“ a aby členský štát zabezpečil, že budú „k dispozícii dostatočné zdroje, aby financovanie činností koordinácie nezasahovalo do jeho nezávislosti“ [46]. Hospodársky a sociálny výbor zdôraznil, že „členské štáty musia za koordinátorov hradiť výdavky, aby im umožnili úplne slobodne vykonávať ich poslanie a dodržiavať zásady, ktoré pre nich boli stanovené“ [47]. Tieto návrhy však neboli prijaté. Článok 4 ods. 2 písm. b) nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení nestanovuje, aby boli koordinátorovi nahradené jeho výdavky (aby boli „za neho hradené výdavky“, ako to vyjadril Hospodársky a sociálny výbor), a tým menej, aby mal svoj vlastný rozpočet.

85. Z prípravných prác teda vyplýva, že členské štáty nie sú povinné poskytnúť koordinátorovi zdroje dostatočné na úhradu jeho prevádzkových nákladov. Myslím si, že nemajú ani povinnosť vybaviť koordinátora *oddeleným* rozpočtom, pretože normotvorca Únie odmietol vyžadovať finančné *oddelenie* koordinátora. Za týchto okolností by bolo podľa môjho názoru nelogické domnievať sa, že systém nezávislého financovania je rovnocennou podmienkou, pretože členské štáty si ponechávajú značnú voľnú úvahu, pokiaľ ide o spôsoby zabezpečenia takého financovania. Táto voľná úvaha im najmä dovoľuje neposkytnúť koordinátorovi zdroje dostatočné na úhradu jeho prevádzkových nákladov, čo sa však javí ako nevyhnutná podmienka jeho finančnej nezávislosti.

86. V tejto súvislosti zdôrazňujem, že sa v žiadnom prípade nemožno domnievať, že oznámenie z roku 2008, ktoré odkazuje na vedenie oddeleného účtovníctva koordinátorom, ako aj na oddelený rozpočet a diverzifikáciu jeho zdrojov financovania [48], ukladá takéto povinnosti členským štátom. Právnym základom nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení je totiž článok 84 ods. 2 Zmluvy o založení Európskeho hospodárskeho spoločenstva, ktorý priznáva Rade, rozhodujúcej kvalifikovanou väčšinou, právomoc na prijatie ustanovení v leteckej oblasti. Právomoc ukladať členským štátom povinnosti neuvedené v nariadení č. 95/93 v znení zmien a doplnení má teda iba Rada, a nie Komisia prostredníctvom oznámenia.

87. Navyše sa nezdá, že by to bolo úmyslom Komisie, pretože oznámenie z roku 2008 vo svojom úvode spresňuje, že jeho účelom je „predložiť názor Komisie“ [49]. Navyše Komisia pri odkaze na vedenie oddeleného účtovníctva, oddelený rozpočet a financovanie viacerými stranami používa podmieňovací spôsob [50].

46 — Pozri poznámku pod čiarou 35 týchto návrhov (kurzívou zvýraznil generálny advokát).

47 — Stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru z 20. marca 2002 k „Návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie č. 95/93“ (Ú. v. ES C 125, s. 8), body 4.5.2.1 a 5.2.

48 — Pozri bod 9 týchto návrhov.

49 — Pozri úvod oznámenia z roku 2008, s. 3. Pozri tiež závery oznámenia z roku 2008, s. 8, ktoré uvádzajú, že „v súvislosti s uvedeným sledovaním Komisia zváži, či je potrebné podať návrh na zmenu a doplnenie nariadenia“.

50 — Pozri oznámenie z roku 2008, bod 1, s. 4: „*je preto nevyhnutné* [*bolo by preto potrebné – neoficiálny preklad*], aby koordinátor viedol oddelené účtovníctvo a rozpočet a nebol pri financovaní svojej činnosti odkázaný výlučne na riadiaci orgán letiska, poskytovateľa služieb ani na žiadneho leteckého dopravcu“ (kurzívou zvýraznil generálny advokát).

88. Napokon uvádzam, že oznámenie z roku 2008 nebolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie*, že bolo prijaté štyri roky po prijatí nariadenia č. 793/2004 a že napriek tomu, že Komisia 1. decembra 2011 predložila návrh, ktorý čiastočne preberá obsah oznámenia z roku 2008, tento návrh do dnešného dňa neviedol k zmene nariadenia č. 95/93 [51].

89. Komisia sa teda nemôže s úspechom opierať o oznámenie z roku 2008, aby preukázala, že Portugalská republika si nesplnila povinnosti. [52]

d) Uplatnenie v prejednávanej veci

90. Podľa môjho názoru Komisia nepreukázala, že neexistuje funkčné oddelenie DCNS od ANA.

91. Je pravda, že okolnosť, že DCNS je divíziou spoločnosti ANA, a nie samostatným subjektom s právnou subjektivitou, nenasvedčuje jej nezávislosti. Rovnako to platí pre okolnosť, že DCNS je úplne financovaná spoločnosťou ANA, pretože nebol zavedený poplatok za pridelenie prevádzkových intervalov upravený v článku 11 zákonného dekrétu č. 109/2008, a že jej rozpočet schvaľuje spoločnosť ANA.

92. Tieto dve okolnosti však treba vyvážiť okolnosťou, že DCNS má svojich vlastných zamestnancov a že Komisia nepreukázala, že spoločnosť ANA môže zasahovať do prideľovania prevádzkových intervalov.

93. Po prvé Komisia nepopiera, že DCNS má svojich vlastných zamestnancov, ktorí sa venujú výlučne činnostiam prideľovania prevádzkových intervalov. Neposkytuje žiaden dôkaz na preukázanie, že existuje hierarchický vzťah medzi zamestnancami DCNS a zamestnancami ANA, napríklad že vedenie spoločnosti ANA rozhoduje o kariérnom postupe zamestnancov DCNS alebo že im môže ukladať sankcie. Jediný argument Komisie v tejto súvislosti sa týka toho, že neexistuje „čínsky múr“ medzi DCNS a spoločnosťou ANA, t. j. neexistuje vnútorná organizácia spoločnosti ANA, ktorá bráni toku dôverných informácií medzi DCNS a ostatnými divíziami spoločnosti ANA. Toto tvrdenie nie je presvedčivé, pretože mi nie je jasné, ako by požiadavku „čínskeho múru“ bolo možné vyvodiť z článku 4 ods. 2 písm. b) nariadenia č. 95/93, ktorý neobsahuje nijaký odkaz na zamestnancov koordinátora.

94. Po druhé Komisia nepreukázala, že spoločnosť ANA môže dávať pokyny DCNS. Na tento účel sa nemôže obmedziť na všeobecné úvahy týkajúce sa portugalského práva obchodných spoločností, podľa ktorých predstavenstvo každej akciovej spoločnosti, akou je spoločnosť ANA, riadi činnosť spoločnosti, vrátane divízií, a preskúmava výročnú správu a ročnú účtovnú závierku spoločnosti, vrátane oddeleného účtovníctva DCNS. Podľa môjho názoru totiž tvrdiť, že neexistuje funkčné oddelenie DCNS od ANA, pretože predstavenstvo ANA riadi činnosť spoločnosti, v skutočnosti znamená tvrdiť, že neexistuje funkčné oddelenie, pretože DCNS je divíziou akciovej spoločnosti, ktorou je ANA. Keďže však článok 4 ods. 2 písm. b) nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení nevyžaduje od členských štátov právne oddelenie koordinátora od zainteresovaných strán, ale iba „funkčné“ oddelenie, argumentácia Komisie nemôže uspieť. [53]

51 — Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o spoločných pravidlách prideľovania prevádzkových intervalov na letiskách Európskej únie (prepracované znenie) z 1. decembra 2011 [KOM(2011) 827 v konečnom znení]. Návrh Komisie zavádza nový pododsek do článku 4 ods. 2 písm. b) nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení [teraz článok 5 ods. 3 písm. c)]:
„financovanie uvedené v písmene c) zabezpečujú leteckí dopravcovia pôsobiaci na koordinovaných letiskách a letiská, a to tak, aby zaručili spravodlivé rozdelenie finančného zaťaženia medzi všetky zainteresované strany a zabránili, aby financovanie záviselo najmä len od jednej zainteresovanej strany. Členské štáty dbajú na to, aby mal koordinátor neustále k dispozícii potrebné zdroje, finančné i ľudské, technické a materiálne, ako aj expertízu na riadny výkon svojich činností“.

52 — Pozri v tejto súvislosti návrhy, ktoré predniesol generálny advokát Jääskinen vo veci Komisia/Nemecko, C-556/10, EU:C:2012:528, bod 60, a rozsudok Komisia/Nemecko, C-556/10, EU:C:2013:116, bod 62.

53 — Pozri v tejto súvislosti rozsudok Komisia/Francúzsko, C-625/10, EU:C:2013:243, bod 67.

95. V tejto súvislosti uvádzam, že Komisia sa nezaoberala rozhodovacím procesom v DCNS, neusilovala sa zistiť, či riadiace orgány tejto divízie informovali riadiace orgány spoločnosti ANA a radili sa s nimi pred prijatím rozhodnutí, či mohli dostávať od spoločnosti ANA pokyny v individuálnych prípadoch, všeobecné usmernenia alebo od ANA nedostávali nijaké pokyny. Takéto preskúmanie bolo o to potrebnejšie, že Portugalská republika vo svojom vyjadrení k žalobe a vo svojej duplike tvrdí, že predstavenstvo spoločnosti ANA ani neposudzuje, ani neschvaľuje rozhodnutia DCNS.

96. Po tretie nie je sporné, že DCNS vedie oddelené účtovníctvo. Výslovne to stanovuje článok 5 ods. 2 zákonného dekrétu č. 109/2008. [54]

97. Pokiaľ ide o to, že počas privatizácie spoločnosti ANA Portugalská republika oznámila vytvorenie nezávislého subjektu, ktorý bude poverený prideľovaním prevádzkových intervalov, uvádzam jednak, že rozhodnutie o privatizácii spoločnosti ANA bolo prijaté iba jeden mesiac pred odôvodnením stanoviskom [55] a že privatizácia bola zrejme uskutočnená jeden mesiac po odôvodnenom stanovisku [56], a jednak, že ak Portugalská republika nechce zveriť činnosť koordinácie súkromnému podniku, čo jej nariadenie č. 95/93 v znení zmien a doplnení nezakazuje, je na tento účel nútená vytvoriť nový subjekt, keďže privatizuje riadiaci orgán, ktorého divíziou bol koordinátor.

98. Napokon je pravda, že na otázku položenú na pojednávaní Portugalská republika nevedela spresniť, podľa akého postupu a akých podmienok je vymenovaný koordinátor. Okrem toho, že Komisia sa nevenovala tejto problematike ani v žalobe, ani v replike, však zdôrazňujem, že na tieto otázky sa vzťahuje článok 4 ods. 1 nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení, ktorý ukladá členským štátom povinnosť, aby zabezpečili vymenovanie kvalifikovanej osoby za koordinátora, a nie článok 4 ods. 2 tohto nariadenia. Komisia však vytýka Portugalskej republike iba to, že si nesplnila povinnosti podľa odseku 2, pričom sa nikde nezmieňuje o odseku 1.

99. Komisia v dôsledku toho nepreukázala, že Portugalská republika si nesplnila povinnosť zabezpečiť, aby bol koordinátor nezávislý od riadiaceho orgánu koordinovaných letísk, ktorá jej vyplýva z článku 4 ods. 2 písm. b) nariadenia č. 95/93 v znení zmien a doplnení.

VI – **Návrh**

100. Vzhľadom na predchádzajúce úvahy navrhujem, aby Súdny dvor:

1. zamietol ako neprípustné návrhy Portugalskej republiky smerujúce k tomu, aby Súdny dvor vyslovil, že súčasný portugalský koordinátor spĺňa požiadavky týkajúce sa funkčnej nezávislosti uvedenej v článku 4 ods. 2 písm. b) nariadenia Rady (EHS) č. 95/93 z 18. januára 1993 o spoločných pravidlách prideľovania prevádzkových intervalov na letiskách spoločenstva, zmeneného a doplneného nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 793/2004 z 21. apríla 2004, a že Portugalská republika si plní povinnosti, ktoré jej vyplývajú z práva Únie;

2. zamietol žalobu a

3. uložil Európskej komisii povinnosť nahradiť trovy konania.

54 — Pozri bod 13 týchto návrhov.

55 — Rozhodnutie o privatizácii ANA bolo prijaté 28. decembra 2012 a odôvodnené stanovisko 25. januára 2013. Pozri body 15 a 20 týchto návrhov.

56 — Podľa Komisie došlo k prevodu 21. februára 2013.